

# 第 1 章

都市計画道路を  
取り巻く現状



# 第 1 章 都市計画道路を取り巻く現状

## 1. 都市計画道路の整備状況

都内には、現在、1,415 路線、3,213 km（平成 29 年度末時点）の都市計画道路が計画決定されています（都市高速道路及び自動車専用道路を除く。）。

平成 29 年度末時点でその完成率は約 64%であり、まだ多くの未整備区間が存在しています。なお、区部の完成率は約 66%、多摩地域の完成率は約 61%となっており、多摩地域の整備が区部に比べ遅れています。（図 1 - 1 から図 1 - 4）

これまで、東京都と特別区及び 26 市 2 町では、都市計画道路を計画的、効率的に整備するため、おおむね 10 年間で優先的に整備すべき路線を定めた「事業化計画」を策定し、事業の推進に努めてきました。

区部においては、昭和 56 年に第一次事業化計画、平成 3 年に第二次事業化計画、平成 16 年に第三次事業化計画を策定しています。多摩地域においては、平成元年に第一次事業化計画、平成 8 年に第二次事業化計画、平成 18 年に第三次事業化計画を策定しています。さらに、平成 28 年 3 月に、区部と多摩地域を統合した東京全体の事業化計画として、「東京における都市計画道路の整備方針（第四次事業化計画）（以下「整備方針（第四次事業化計画）」という。）」を策定しました。

こうした事業化計画に基づく計画的、効率的な事業の推進により、現在の都市計画道路ネットワークが形成されています。

なお、第三次事業化計画<sup>[1]</sup>における優先整備路線の着手状況は、表 1 - 1 のとおりです。

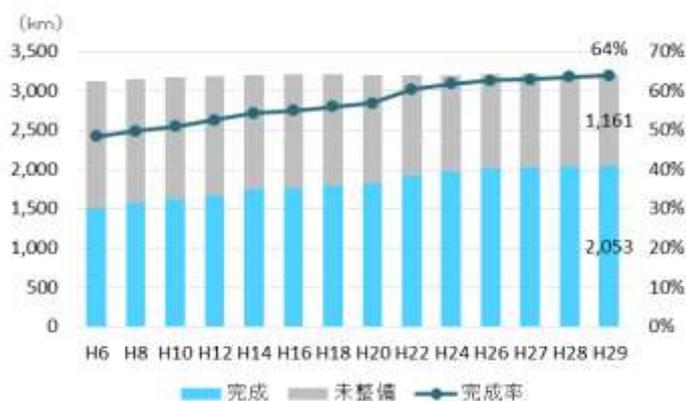


図 1 - 1 都市計画道路の整備推移（平成 29 年度末時点）

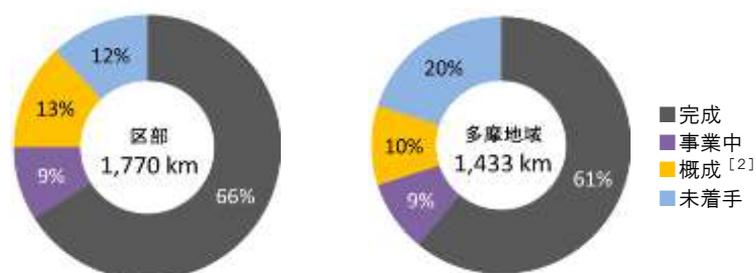
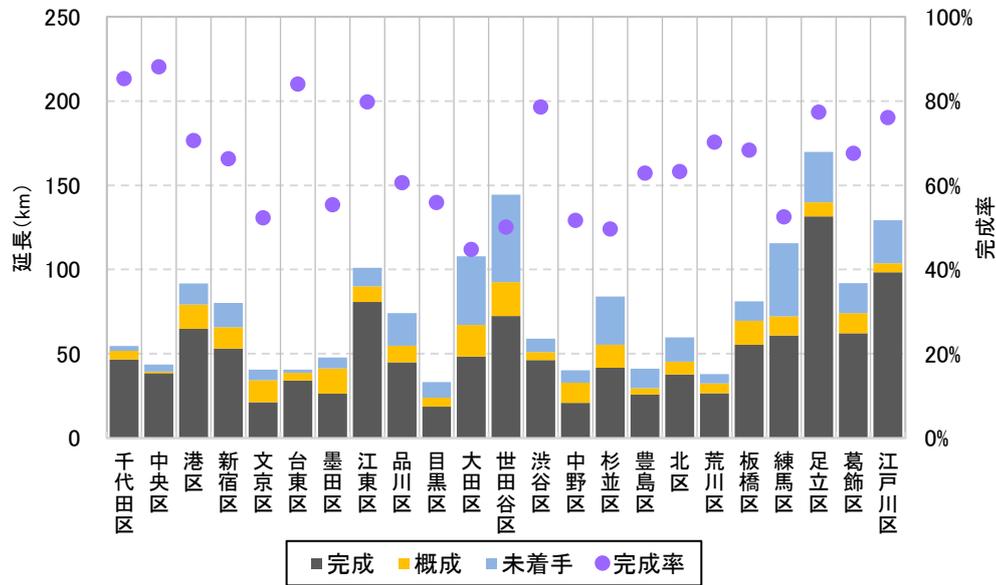


図 1 - 2 都市計画道路の整備状況（平成 29 年度末時点）

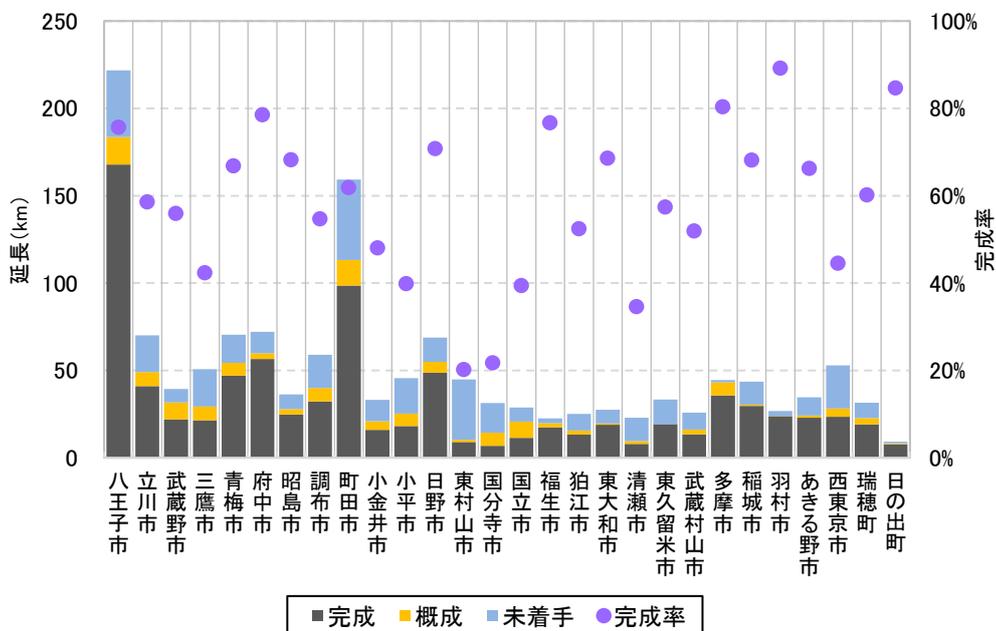
[1] 計画期間は、区部は平成 16 年度から平成 27 年度まで、多摩地域は平成 18 年度から平成 27 年度までです。

[2] P17 を参照してください。



出典：平成 29 年「都市計画現況調査」(国土交通省) [1]

図 1 - 3 特別区別の都市計画道路の整備状況 (平成 28 年度末時点)



出典：平成 29 年「都市計画現況調査」(国土交通省) [1]

図 1 - 4 市町別の都市計画道路の整備状況 (平成 28 年度末時点)

表 1 - 1 第三次事業化計画における優先整備路線の着手状況 (平成 27 年度末時点)

区分	計画 (km)	着手 (km)	着手率 (%)
区 部	133	69	52
都 施 行	77	48	63
区 施 行	57	21	37
多摩地域	135	63	47
都 施 行	85	50	59
市 町 施 行	47	11	24
その他施行	2	1	43

※表中の計数については、端数処理をしています。

[1] 自動車専用道路を除いて集計しています。また、概成と未着手には事業中の路線も含まれます。

## 2. 道路投資額の推移

平成 16 年度から平成 29 年度までの東京都の道路整備への投資額をみると、年間 3,000 億円程度で推移しており、一般会計に占める割合は 4 % 程度にとどまっています。(図 1-5)

また、平成 16 年度から平成 24 年度までの区市町の道路整備への投資額は、財政規模や都市計画道路の整備状況などによって違いがありますが、全体で年間 400 億円程度で推移しており、一般会計に占める割合は 1 % 程度にとどまっています。(図 1-6)

今後の社会経済情勢については、大幅な税収増が見込めない一方、社会保障費や老朽化したインフラの維持・更新費用は更に増大するものと想定され、これらを踏まえると、都市計画道路への大幅な投資額の伸びは見込めない状況です。



出典：平成 16～29 年度「東京都都税統計情報」、[建設局事業概要平成 30 年版]

図 1-5 東京都の道路投資額と割合の推移



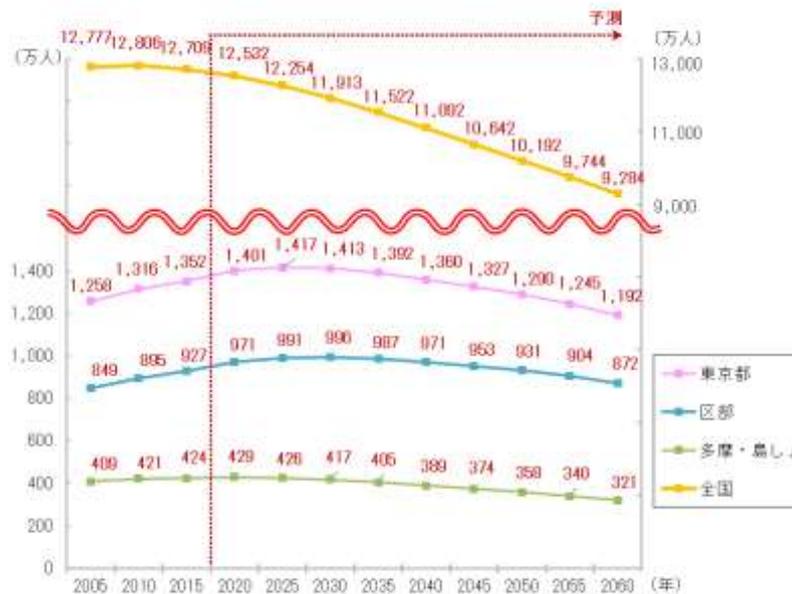
出典：平成 16～24 年「地方財政状況調査」(総務省)、平成 25 年度「都市計画道路などの整備状況調査」

図 1-6 特別区及び 26 市 2 町の道路投資額と割合の推移

### 3. 人口の推移

平成 27 年国勢調査による人口を基準に、2060 年までの東京の人口を推計すると、東京の人口は今後もしばらく増加を続け、2025 年の 1,417 万人をピークに緩やかに減少していくものと見込まれます。(図 1-7)

また、2015 年の東京の人口に占める老年人口の割合は、全国平均よりも低い水準であるものの、今後、東京でも全国の後を追うように高齢化が進行し、2050 年には高齢化率は 3 割を超える見込みであり、都民の約 3 人に 1 人が高齢者となる時代が到来します。(図 1-8)



出典：長期計画策定会議（東京都 平成 31 年 4 月 19 日）資料

図 1-7 全国と東京都の人口の推移



出典：長期計画策定会議（東京都 平成 31 年 4 月 19 日）資料

図 1-8 東京都の年齢階級別人口の推移

#### 4. 東京における都市計画道路の整備方針（第四次事業化計画）

東京都と特別区及び26市2町は、都市計画道路の整備を着実に進め、計画的、効率的に道路ネットワークを形成し、ゆとりある生活と経済活力が両立した都市を実現していくため、平成28年3月に整備方針（第四次事業化計画）を策定しました。

この中で、未着手の都市計画道路（幹線街路<sup>[1]</sup>）を対象に、15の検証項目に照らして「将来都市計画道路ネットワークの検証」を実施し、いずれの項目にも該当しない区間（9区間約4.9km）を、「見直し候補路線（区間）」として位置付けました。

また、必要性が確認された都市計画道路のうち、様々な事由により、計画幅員や構造など都市計画の内容について検討を要する路線（28路線（区間）約30.4km）を、「計画内容再検討路線（区間）」として位置付けました。（図1-9から図1-10）

さらに、必要性が確認された路線を対象に、東京が目指すべき将来像の実現や東京が抱える道路整備の課題解決に向け、重要性・緊急性を考慮し、東京都と特別区及び26市2町との適切な役割分担の下、10年間（平成28年度から令和7年度まで）で優先的に整備すべき路線（優先整備路線）として320区間226kmを選定しました。選定に当たっては、東京全体を捉えた将来像や広域的な課題に加え、地域の将来像や地域的な課題が存在するため、それぞれの視点から6つの選定項目を設定し、事業の継続性や実現性などを踏まえ、総合的に判断しました。（図1-11）

このうち、優先整備路線については順次事業化を行っています。

また、「見直し候補路線」「計画内容再検討路線」及び「新たに検討する都市計画道路」については、検討を進めており、必要に応じて、都市計画手続を行っています。

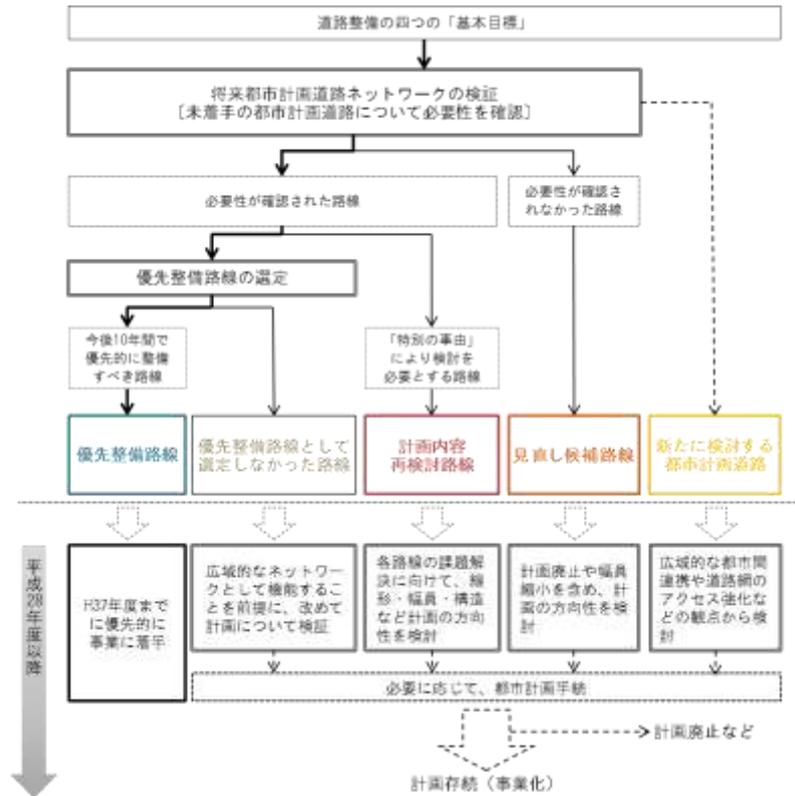
[1] 都市内におけるまとまった交通を受け持つ道路のことで以下を指します。ただし、自動車専用道路及び国道は対象外としました。

区部：放射線、環状線、補助線街路

多摩地域：名称「区分三」の都市計画道路（都市計画道路の6区分のうち「区分三」に該当するもの）

（例）「西東京③・3・3」の場合、○で囲んだ名称の部分が「3」と表記されている街路

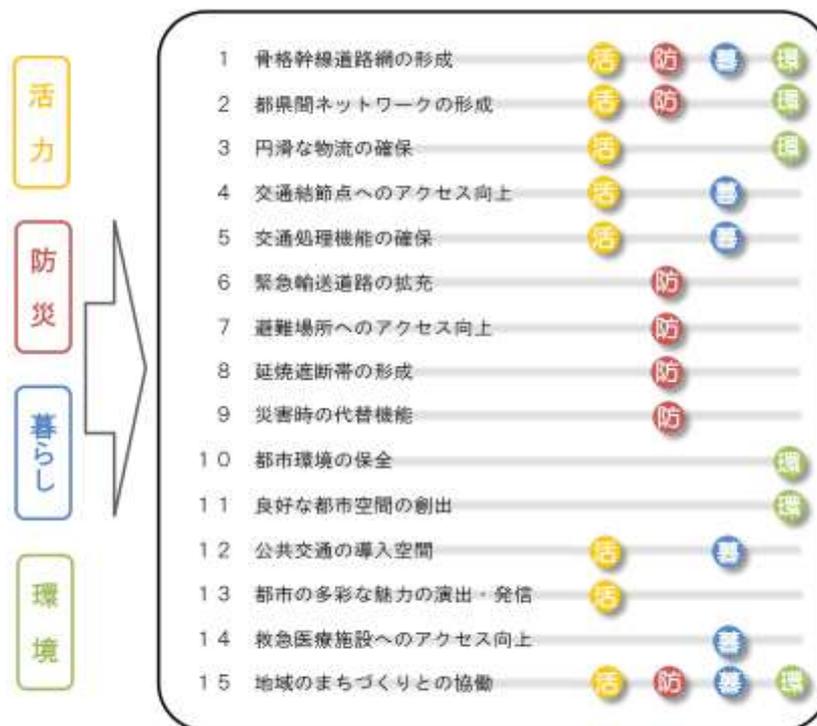
## (1) 検討の流れ



出典：「東京における都市計画道路の整備方針（第四次事業化計画）」（平成 28 年 3 月 東京都）

図 1 - 9 「東京における都市計画道路の整備方針」検討の流れ

## (2) 将来都市計画道路ネットワークの検証の検証項目

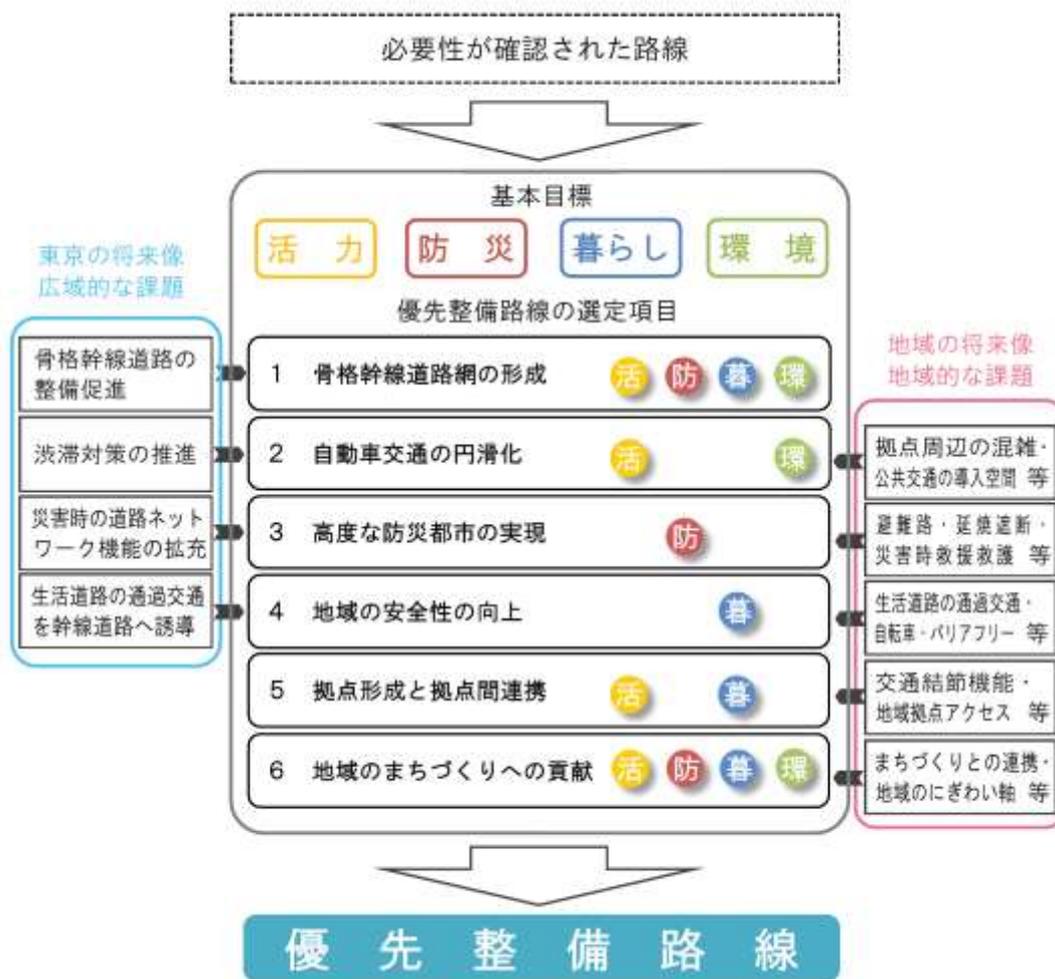


「検証項目」に示した番号は、検証の順位を示すものではありません。

出典：「東京における都市計画道路の整備方針（第四次事業化計画）」（平成 28 年 3 月 東京都）

図 1 - 10 将来都市計画道路ネットワークの検証の検証項目

(3) 優先整備路線の選定の考え方



出典：「東京における都市計画道路の整備方針（第四次事業化計画）」（平成 28 年 3 月 東京都）

図 1-11 優先整備路線の選定の考え方

## Column 都市計画道路とは

### 1. 都市における道路の機能

都市における道路は以下に示すように多様な機能を有しています。

- ① 市における円滑な移動を確保するための交通機能
- ② 都市環境、都市防災等の面で良好な都市空間を形成し、上・下水道、電気、ガスなど生活を支える施設や公共交通の収容空間を確保するための空間機能
- ③ 都市の骨格を形成し、街区を構成するための市街地形成機能



### 2. 都市計画道路とは

都市計画道路は「都市計画法」（昭和43年法律第100号）に基づき定める都市施設です。都市施設は円滑な都市活動を支え、都市生活者の利便性の向上、良好な都市環境を確保する上で必要な施設です。都市計画道路は、主に交通機能に着目して、次の4つに分類されます。都市計画道路を定めるに当たっては、目指すべき都市像を実現するため、道路が有する様々な機能が各道路の担うべき役割に応じて適切に確保されるよう配置や構造等を検討します。

表1-2 都市計画道路の主な役割

都市計画道路の種別	主 な 役 割
自動車専用道路	都市高速道路などの専ら自動車の交通の用に供する道路で、広域交通を大量かつ高速に処理する道路
幹線街路	都市内におけるまとまった交通を受け持つ道路
区画街路	街区内の交通を集散させ、街区や宅地の外郭を形成する日常生活に密着した道路
特殊街路	自動車交通以外の特殊な交通の用に供する道路

都市計画道路が計画されている区域では、将来的に道路整備が円滑に進むように、土地の形質変更や建物の建築に際して一定の制限がかかっています。

# 第2章

## 基本的な考え方



## 第2章 基本的な考え方

### 1. 背景

東京都では「都市づくりのグランドデザイン」を策定し、2040年代の目指すべき都市像やその実現に向けた取組の方向性を示しています。東京の都市づくりの目標である活力とゆとりのある高度成熟都市を実現させるため、広域的な交流・連携や災害に強い都市づくり、個性を生かした魅力あるまちづくりなどを支える都市計画道路ネットワークの充実が不可欠です。

このような都市像の実現に向け、限られた財源の下、都市計画道路の整備を計画的かつ効率的に進めるため、整備方針（第四次事業化計画）に基づき、優先整備路線の整備を推進しています。これにより「都市づくりのグランドデザイン」の目標時期である2040年代には、都市計画道路の約8割が完成する時代を迎えることとなります。

その一方で、優先整備路線として選定しなかった残る約2割の都市計画道路については、将来都市計画道路ネットワークの検証を行い、その必要性を確認しているものの、事業着手までに期間を要することとなり、都市計画法による建築制限<sup>[1]</sup>が更に長期化することが想定されます。

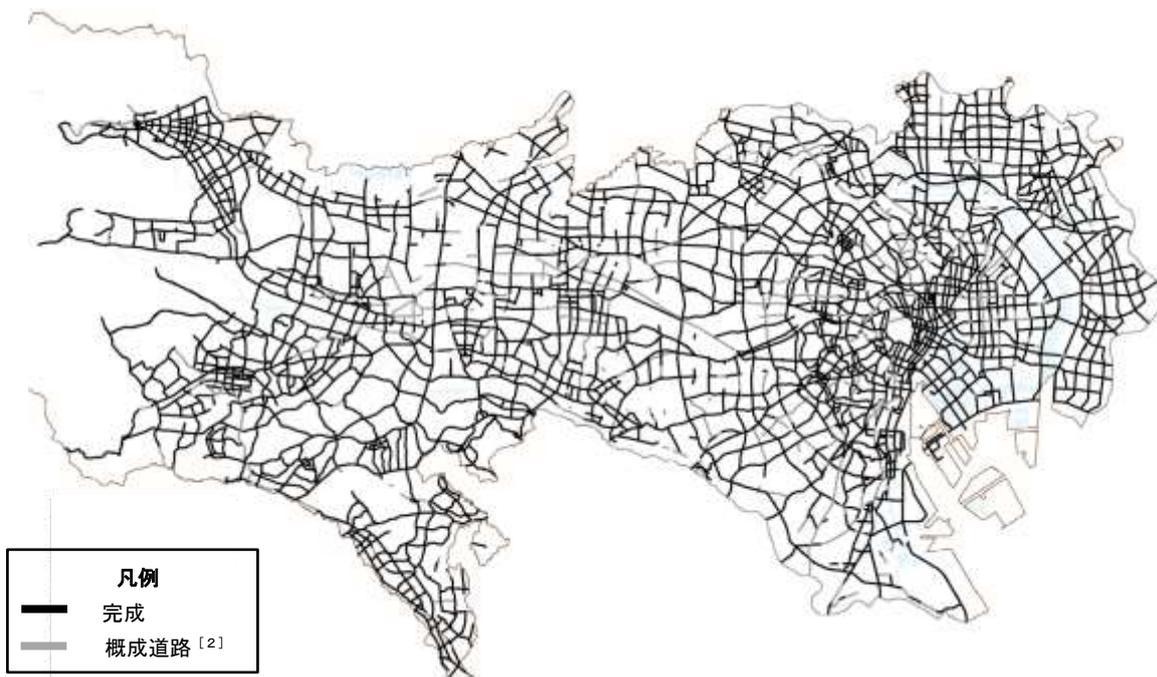


図2-1 2040年代の都市計画道路ネットワーク（想定）<sup>[3]</sup>

[1] 都市計画法では、将来における事業の円滑な施行を確保するため、建築行為に対する制限が課されており、第53条に建築の許可に関する規定、第54条にその許可の基準が定められています。都内では、一部の区市の優先整備路線を除く全ての都市計画道路区域内において、一定の条件の下で、3階建てまでの建築を許可する基準の緩和を行っています。

[2] P17を参照してください。

[3] 事業中路線、優先整備路線やみちづくり・まちづくりパートナー事業が予定されている路線等については、2040年代には完成しているものと想定して図示しています。また、国道、見直し候補路線、計画内容再検討路線等については、現在の整備状況を図示しています。なお、「みちづくり・まちづくりパートナー事業」とは、都道のうち、優先整備路線以外で東京都と市町村が連携協力して整備する事業のことです。

## 2. 基本的な考え方

都市計画道路は、長期的視点で都市計画決定しており、鋭意その整備に取り組んでいるものの、計画決定から相当程度の時間を経ているものもあります。このため、東京都と特別区及び26市2町は、これまでも事業化計画を策定し、優先整備路線を選定する一方で、適宜、都市計画道路の見直しや建築制限の緩和を行ってきました。

少子高齢化の進展など東京を取り巻く社会経済情勢や道路に対するニーズは、日々変化し、そして多様化しています。このため、都市計画道路の検証を不断に行っていく必要があります。

こうしたことから、「第2章 1背景」も踏まえ、「整備すべきものは整備し、見直すべきものは見直す」との基本的な考えに基づき、整備方針（第四次事業化計画）により、必要な都市計画道路の整備を着実に進める一方で、東京都と特別区及び26市2町は協働で、優先整備路線等を除く未着手の都市計画道路の検証を行い、「東京における都市計画道路の在り方に関する基本方針」を策定することとしました。

### 3. 検討対象

「東京における都市計画道路の在り方に関する基本方針」の検討（以下「本検討」という。）においては、整備方針（第四次事業化計画）の将来都市計画道路ネットワークの検証で必要性が確認された路線のうち、優先整備路線等<sup>[1]</sup>として選定しなかった未着手の都市計画道路（幹線街路<sup>[2]</sup>）を対象<sup>[3]</sup>とします。

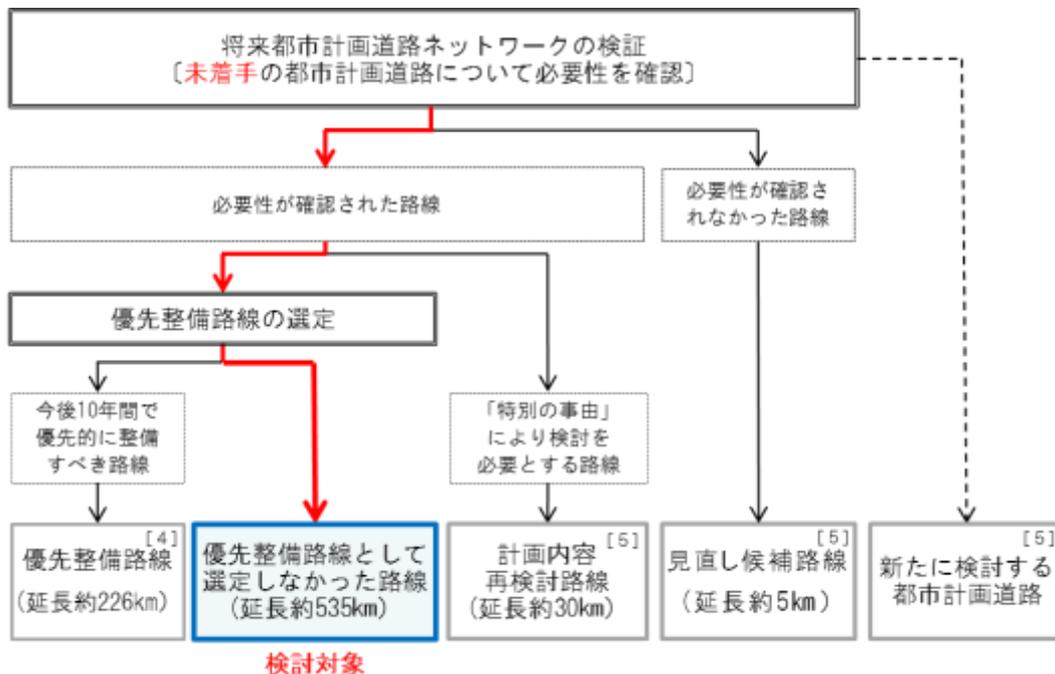


図 2-2 本検討の検討対象

- [1] 優先整備路線のほか、計画内容再検討路線、みちづくり・まちづくりパートナー事業が予定されている路線等については、本検討の対象外としました。
- [2] 幹線街路以外の区画街路等は対象外とします。ただし、区画街路等において都市計画変更が必要な場合には、区市町が個別に検討を行い、本検討と併せて都市計画手続等を行うことも可能としました。
- [3] 概成道路も含まれます。なお、橋梁区間だけの概成道路は対象外としました。また、国道及び事業中路線等は本検討の対象外としました。
- [4] 平成 28 年度以降、順次事業化を行っています。
- [5] 現在検討を行っており、必要に応じて、都市計画変更手続を行います。

本検討の対象延長約 535km の内訳は、表 2 - 1 のとおりです。

また、本検討では、対象を広域的な道路と地域的な道路とに分けて検証を行いました。広域的な道路とは、交通や防災等の面から広域的な役割を果たす幹線道路で、現時点で、都が主な都道として整備・管理が必要と考える道路をいい、地域的な道路とは、広域的な道路以外をいいます。広域的な道路については都が主体となり区市町と協働で検討を行い、地域的な道路については一部の路線を除き区市町が主体となり都と協働で検討を行いました。検討対象は図 2 - 3 のとおりです。

表 2-1 検討対象<sup>[1]</sup>の内訳

	広域的な道路	地域的な道路	合計
概成道路 <sup>[2]</sup>	約 135 km	約 100 km	約 235 km
現道無道路 <sup>[3]</sup>	約 50 km	約 250 km	約 300 km
合計	約 185 km	約 350 km	約 535 km

[1] 今回の検証項目の中には既に事業が行われているものや対象が局所的なものについて、延長に計上していないものがあります。具体的には、立体交差については立体交差の構造物ができていない区間において、都市計画の幅員で暫定的に平面交差点として整備されている区間は延長に計上していません。また、橋詰及び事業実施済区間についても、延長に計上していません。

[2] P17 を参照してください。

[3] 現道がない道路、又は概成道路に至らない現道がある道路のことです。



図 2 - 3 「東京における都市計画道路の在り方に関する基本方針」の検討対象

## 4. 検討の視点

本検討では、整備方針（第四次事業化計画）の将来都市計画道路ネットワークの検証、すなわち都市計画道路をつなぐことの必要性の検証を前提とした上で、概成道路における拡幅整備の有効性や立体交差計画の必要性など、都市計画道路の整備形態等（つなぎ方）に関する新たな検証項目を設け、これらの計画内容を検討することとしました。

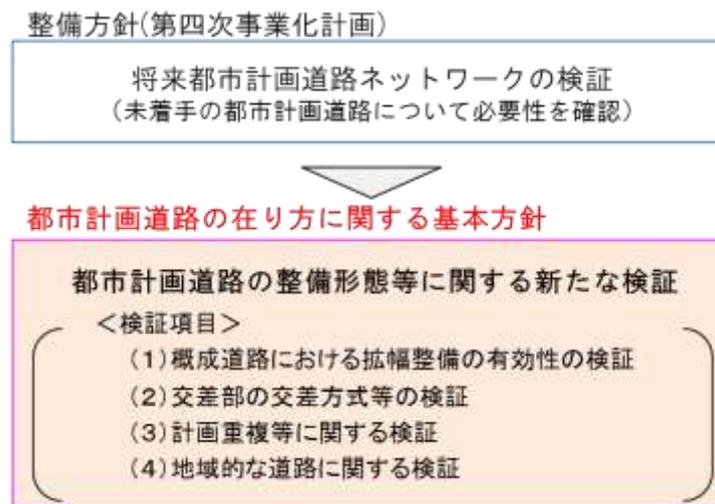


図 2-4 本検討の視点

## 5. 検討フロー

本検討における検討フローは図2-5のとおりです。

また、本検討における検証項目は表2-2のとおりです。

なお、今回の検討対象の中には、新たな検証項目のいずれにも該当しない区間<sup>[1]</sup>があります。それらの区間は、今回、新たな検証は行いませんが、整備方針（第四次事業化計画）における検証では、将来都市計画道路ネットワーク、すなわち都市計画道路をつなぐことの必要性が確認されています。

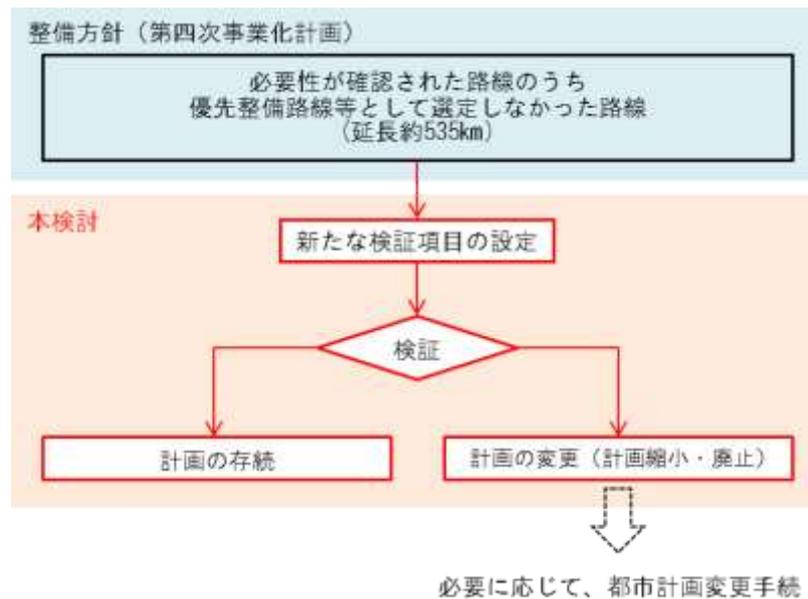


図 2-5 本検討の検討フロー

表 2-2 本検討の検証項目

検証項目	
大項目	小項目
1 概成道路における拡幅整備の有効性の検証	(1) 概成道路
2 交差部の交差方式等の検証 <sup>[2]</sup>	(1) 立体交差 (2) 交差点拡幅部 (3) 支線 (4) 橋詰
3 計画重複等に関する検証	(1) 都市計画公園等との重複 <sup>[3]</sup> (2) 事業実施済区間
4 地域的な道路に関する検証	(1) 既存道路による代替可能性

[1] 新たな検証項目のいずれにも該当しない区間とは、広域的な道路の現道無道路のうち、表2-2に示す検証項目の「2 交差部の交差方式の検証」及び「3 計画重複等に関する検証」に該当しない区間です。

[2] 交差部の交差方式等の検証においては、「計画の存続」と「計画の変更」のほかに「今後事業化を検討していく際に計画の要否を検証」とする分類もあります。(P31 参照)

[3] 都市計画公園等との重複の検証においては、「今後事業化を検討していく際に都市計画公園等を変更する箇所」と「今後関係機関と調整が必要な箇所」に分類し、都市計画変更の方向性を示します。(P57 参照)

追加

## Column 都市計画道路の見直しの経緯について

東京の都市計画道路は、区部では戦前の震災復興計画などを経て、昭和 21 年に現在の都市計画道路網の当初計画が決定され、昭和 39 年（環 6 内側）、昭和 41 年（環 6 外側）に道路網の再検討が行われました。また多摩地域では、昭和 36 年、37 年に多摩地域全体を見据えた都市計画道路が決定されました。

その後は、おおむね 10 年ごとに策定している事業化計画で優先的に整備する路線を選定する一方で、都市計画道路の必要性の検証を行い、見直しを適時適切に行ってきました。

必要性の検証にあたっては、その時々社会経済情勢やニーズを踏まえた検証項目を設定した上で、事業化計画策定の時点で未着手の都市計画道路を対象として検証を実施しました。

その結果、昭和 56 年の道路再検討（第一次事業化計画）では約 24 km、平成 16 年・平成 18 年の整備方針（第三次事業化計画）では約 6 km、平成 28 年の整備方針（第四次事業化計画）では約 5 km、合計で約 35 kmの見直しを行うべき路線を示しています。

東京を取り巻く社会経済情勢や道路に対するニーズが日々変化し、そして多様化する中、こうした状況を的確にとらえ、今後とも見直すべきものは見直す一方で、必要な都市計画道路の整備を着実に進めていきます。

表 2 - 3 道路再検討・整備方針における都市計画道路の見直しの経緯

年	項目	見直し延長*	備考
昭和 56 年、 平成元年	道路再検討 (第一次事業化計画)	約 24 km	区部：昭和 56 年 多摩地域：平成元年
平成 3 年、 平成 8 年	第二次事業化計画	—	区部：平成 3 年 多摩地域：平成 8 年
平成 16 年、 平成 18 年	整備方針 (第三次事業化計画)	約 6 km	区部：平成 16 年 多摩地域：平成 18 年
平成 28 年	整備方針 (第四次事業化計画)	約 5 km	

※廃止または幅員の縮小